

説明資料(1)

- ・まちづくり補足説明
- ・延伸の意義・必要性

第4回 地下鉄7号線延伸検討委員会

平成23年11月16日

地下鉄7号線延伸検討委員会事務局



まちづくりに関する補足説明

- I. 中間駅周辺開発需要について(再説明)

- II. 沿線全体のまちづくりについて(補足・再説明)
 1. 岩槻まちづくりマスタープランの検討状況
 2. 総合特区申請(特に浦和美園に関連) 等
 3. 延伸線中間部の地域資源～目白大学
 4. 延伸線沿線全体の将来像
(都市計画マスタープラン見直しもふまえて)



1. 中間駅周辺における開発需要について(再説明)

【開発需要の推計作業の主な流れ】

2005年の住民基本台帳人口移動報告及び人口動態調査より、南関東域内から域内、南関東域外から域内への移動数を把握〔2005年 194万2千人の実績値がベース〕

将来人口推計と2005年国勢調査をもとに、2020年以降各年の移動数を推計〔人口減少局面を反映（例:2020年 193万6千人）〕

居住地に関する意向調査結果をもとに、2020年以降各年の埼玉県内から県内・県外から県内の移動人口を推計(例:2020年 22万8千人)

の移動人口に80%を乗じて、埼玉県内主要6路線沿線への移動人口数を推計(例:2020年 18万4千人)

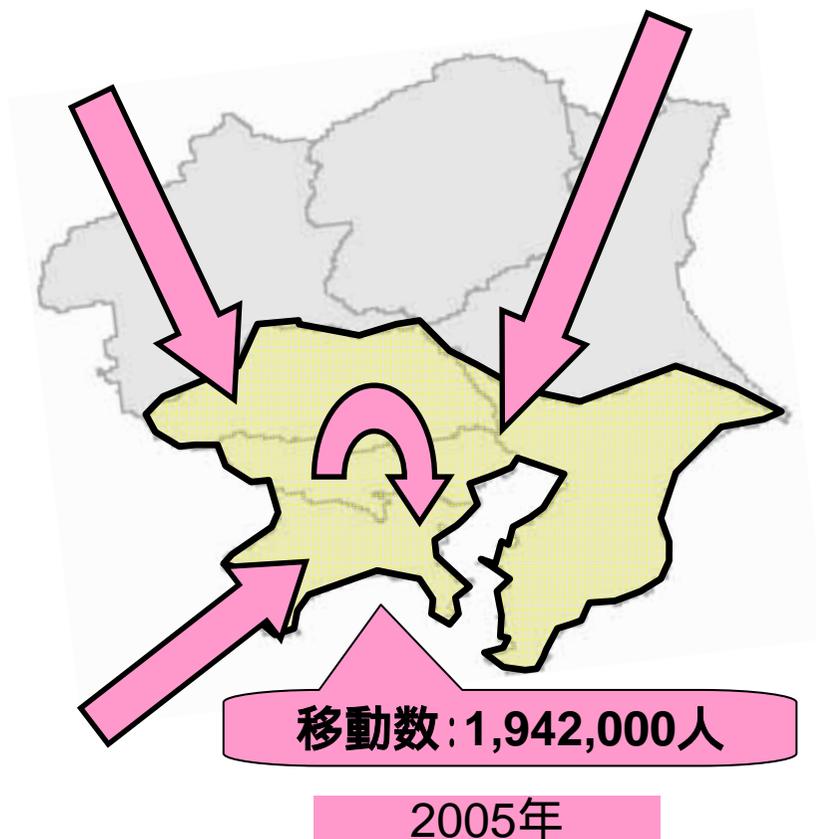
6路線の選好調査結果をもとに、SR沿線への移動人口数予測〔SR沿線の競争力(人気5%)を反映（例:2020年 9千人）〕

都心からの時間距離 & 人口密度の相関関係をもとにして、中間駅周辺(3.34%)への流入人口予測（例:2020年 300人）

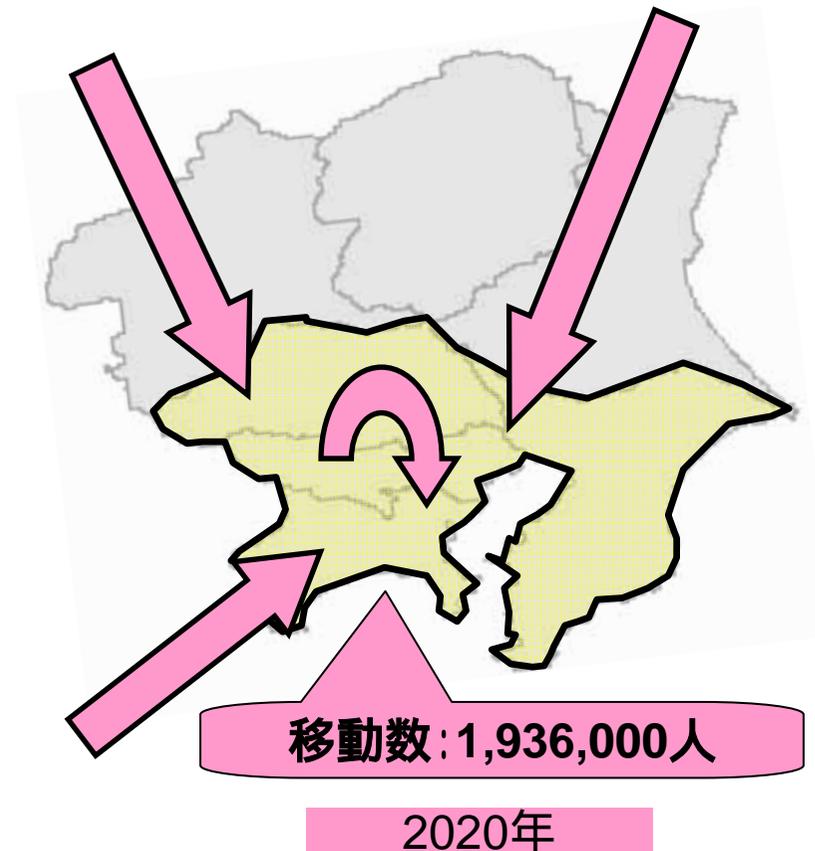
中間駅周辺からの流出人口も考慮(岩槻区5.5% 2032年から流出)

結果: 中間駅周辺の開発需要 = 4000人程度で収束

2005年の住民基本台帳人口移動報告及び人口動態調査より、南関東域内から域内、南関東域外から域内への移動数を把握〔実績数値がベース(2005年 194万2千人)〕



将来人口推計と2005年国勢調査をもとに、2020年以降各年の移動数を推計〔人口減少局面を反映(例:2020年 193万6千人)〕



意向調査結果をもとに、2020年以降各年の埼玉県 内から県内・県外から県内の移動人口を推計 (例:2020年 22万8千人)

* アンケートによる居住地選好結果及び
2020年将来人口による移動人口の推移

(n=4,000)		居住希望地			
		東京	埼玉	千葉	神奈川
現在の居住地	東京	93%	<u>6,000人</u> 1%	2%	5%
	埼玉	27%	<u>165,000人</u> 65%	3%	5%
	千葉	34%	<u>4,000人</u> 2%	58%	6%
	神奈川	25%	<u>1,000人</u> 0%	1%	74%
	南関東地域外	54%	<u>51,000人</u> 10%	10%	26%

2020年の埼玉県への移動人口の推計結果

(単位:千人)

	移動人口 ①	意向調査 (埼玉県への居住希望割合) ②	埼玉県への移動人口 ①×②
東京都	603	1%	6
埼玉県	253	65%	165
千葉県	227	2%	4
神奈川県	363	0%	1
南関東地域外	490	10%	51
			合計 228

の移動人口に80%を乗じて、埼玉県内主要6路線の沿線への移動人口数を推計(例:2020年 18万4千人)

2020年の埼玉高速鉄道への移動人口の推計結果

(単位:千人)

埼玉県への移動人口 ①	同県における調査対象沿線市町村人口の割合 ②	調査対象沿線市町村への移動人口 ①×②	意向調査 (埼玉高速鉄道沿線への居住希望割合) ③	埼玉高速鉄道への移動人口 ①×②×③
228	80%	184	5%	9

6路線の選好調査結果をもとに、SR沿線への移動人口数予測〔SR沿線の競争力(人気5%)を反映(例:2020年9千人)〕



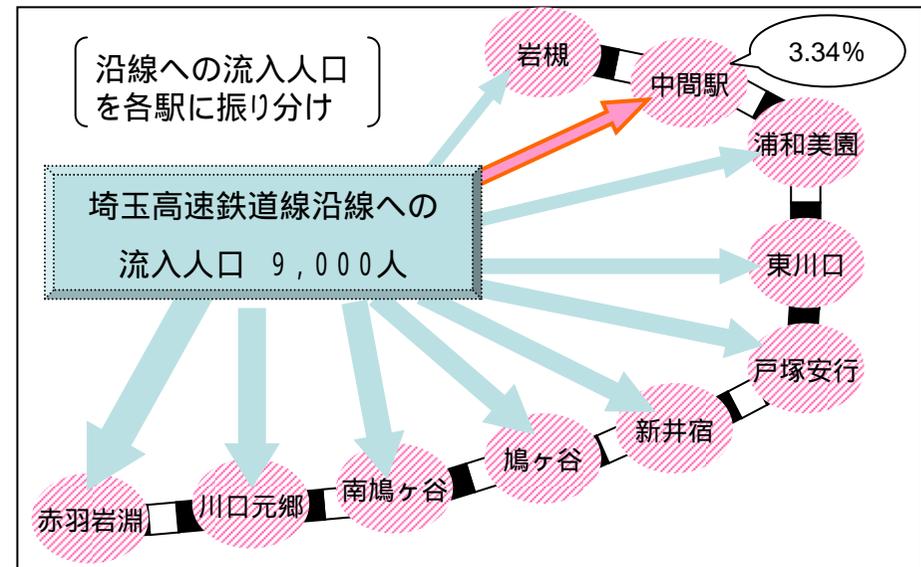
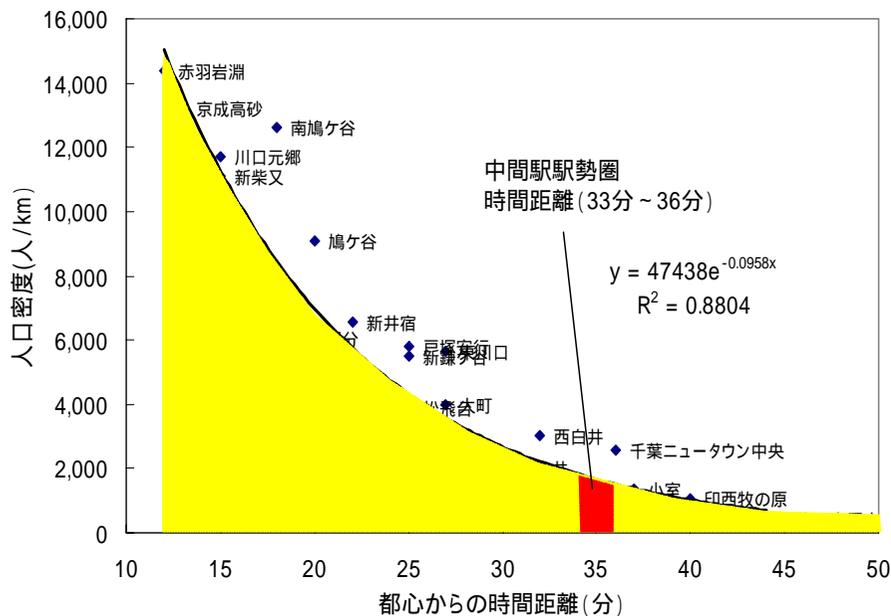
2020年の埼玉高速鉄道への移動人口の推計結果

(単位:千人)

埼玉県への移動人口 ①	同県における調査対象沿線市町村人口の割合 ②	調査対象沿線市町村への移動人口 ①×②	意向調査 (埼玉高速鉄道沿線への居住希望割合) ③	埼玉高速鉄道への移動人口 ①×②×③
228	80%	184	5%	9

都心からの時間距離 & 人口密度の相関関係をもとにして、 中間駅周辺 (3.34%)への流入人口予測 (例:2020年 300人)

「都心からの時間距離」と「人口密度」の相関



2020年の中間駅への移動人口の推計結果

(単位:千人)

埼玉高速鉄道への移動人口 ①	中間駅の割合 ②	中間駅への移動人口 ①×②
9	3.34%	0.3

中間駅周辺からの流出人口も考慮 (岩槻区5.5%の流出率 / 2032年から流出すると仮定)

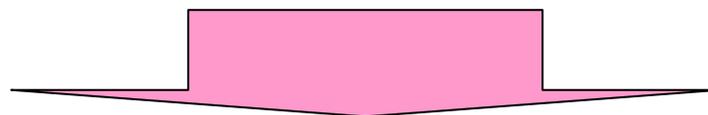
- ・流出率：2008年度(H20年度)の岩槻区の人口流出率を用いる。
- ・新市街地の流出人口：都市再生機構の賃貸住宅における平均住居年数(11年)を参考に2032年から流出を考慮する。

〔2020年から毎年の流入人口(&流出)を積み上げていくと……〕

中間駅周辺人口推計結果

(単位:人)

年度	2020	……	2025	……	2030	……	2035	……	2040	……	2045	……	2050	……	2055
人口移動積上げ法 (流出率考慮)	301	……	1,783	……	3,223	……	3,811	……	4,062	……	4,195	……	4,237	……	4,211



結果: 中間駅周辺の開発需要 = 4,000人程度で収束

沿線全体のまちづくりについて(補足・再説明)

1. 岩槻まちづくりマスタープランの検討状況

A) 「岩槻駅周辺地区」の今後のまちづくりのあり方について、「岩槻まちづくり区民検討委員会」を開催中。主に以下の2点について検討を進めている。

- 「(仮称)岩槻まちづくりマスタープラン」の策定
- 区役所移転後の敷地のあり方の検討

B) 昨年度からこれまでに5回の委員会を行い、東武岩槻駅周辺地区のまちづくりについて議論を重ねている。

沿線全体のまちづくりについて(補足・再説明)

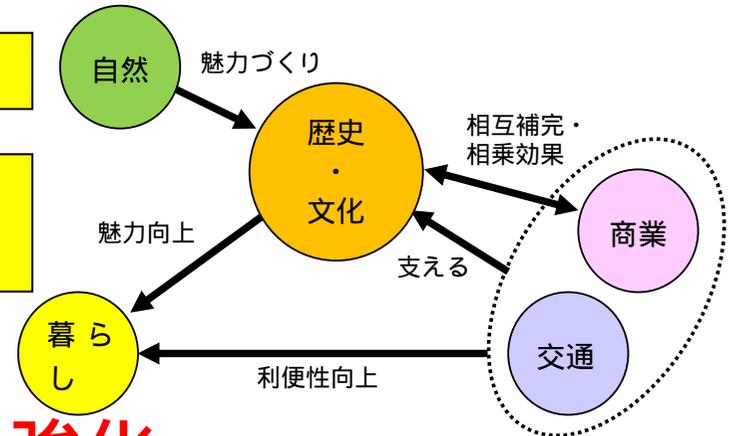
1. 岩槻まちづくりマスタープランの検討状況 (続き)

C) 岩槻駅周辺のまちづくりの方向性(これまでの議論)

まちづくりコンセプト:**歴史・文化** ~ 「城下町としての歴史・文化が息づくふれあいのまち」

まちづくりの方針: 歴史・文化資源の保全・活用・創出

「歴史・文化」を核にして、「自然」、「商業」、「交通」、「暮らし」を有機的に連携



取り組みの方向性:**観光機能の強化**

「来る」機能の強化
(交通機能)

「知る」機能の強化
(情報発信機能)

「巡る」機能の強化
(回遊機能)

「楽しむ」機能の強化
(体験・交流機能)

「休む」機能の強化
(観光支援機能)

D) 今後の主なスケジュール

- H23年度中: プラン素案検討・作成
- H24年度中: 実施方策の検討 / プラン案作成

2. 総合特区申請について(特に浦和美園に関連)

- さいたま市は、「次世代自動車・スマートエネルギー特区」の指定を国に申請(9月30日)
- 3つのプロジェクトを推進
 - ハイパーエネルギーステーションの普及
 - ガソリンから電気、水素までどんな燃料の車でも補給できる施設の整備推進
 - スマートホーム・コミュニティの普及
 - 各世帯で太陽光発電や電気自動車による蓄電を活用して、地域で作ったエネルギーを地域内で共有
 - 特区指定が受けられた場合、「みそのウイングシティ」に太陽光パネルなどを備えたスマートハウスの100戸程度の建設を計画
 - 低炭素型パーソナルモビリティの普及
 - 公共交通の結節点までの中・近距離移動について、2人乗りEV原動機付自転車等の低炭素パーソナルモビリティの普及
- スケジュール
 - 11月中旬:2次評価までの結果公表〔ヒアリング対象に選定!〕
 - 12月下旬:特区指定
- [参考施策] E-KIZUNAサミットフォーラム(11・15)
 - さいたま市が次世代自動車政策分野でリーダーシップを発揮
 - 2県21市区、12企業の参加を得て、関係自治体・企業の協調促進

〔中間駅周辺まちづくり案(第3回検討委資料再掲)〕

■ 地下鉄7号線中間駅周辺まちづくり 中間とりまとめ案(コンセプト・開発パターン)

中間駅周辺まちづくり(延伸に伴い中間駅を設置する場合)
 延伸線のまちづくり
 延伸計画(浦和美園~岩槻間:約7.3km) → 鉄道空白地帯が存在 → 中間駅設置・まちづくりの必要性 → 開発需要調査(定着人口約4,000人) + α 産業集積拠点の検討
 まちづくり案の絞り込み
 まちづくりの将来像・基本方針の検討 → 「コンセプト3案(A・B・C) × 開発パターン3案(I・II・III)」9案を作成し検討 → 下記の「コンセプト3案(A・B・C) × 開発パターン2案(II・III)」16案に絞る。

コンセプト	キーワード	A案:エコ B案:長寿・健康 ABC案:エコ、長寿・健康、自然	開発パターン
<p>A案:環境にやさしい新しいまちづくり 「街じゅうがエコ 太陽を活かす未来都市」 E-KIZUNA Project 導入</p> <p>エコ産業が集積したまちづくり エコ・環境・エネルギー産業の誘致 研究開発ビジネス</p> <p>環境にやさしい新しいまちづくり 自動車に頼らない「歩いて暮らせるまち」 自然エネルギーを利用した住宅地 緑多い菜園付住宅</p>	<p>考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> 省エネルギーや二酸化炭素の排出削減という、グローバルなニーズにこたえるエコをテーマとするまちづくり。 E-KIZUNA Projectも導入し、さいたま市らしさを打ち出す。 	<p>II型</p> <p>交流人口創出型(II型)</p> <p>基本構成 ●開発規模 約45ha ●定着人口 約500人 (産業や学校などの交流人口の創出) ●鉄道利用者推計 約600~1,200人 (生産・事務所・学校・研究施設等) ●概算事業費 約250億円(地区外整備約80億円含む) ●費用便益比(国交省マニアルH21) B/C=1.50</p> <p>【II型とIII型の比較】 1 開発規模が小さい 2 事業期間が短い 3 事業費が安い 4 鉄道利用者数は立地の産業系業種により左右される</p>	
<p>B案:長寿社会に対応したまちづくり 「長生きをサポートする 健康先進都市」 スマートウエルネスシティの理念</p> <p>健康・医療・福祉施設が集積したまちづくり 健康・医療・福祉系産業の誘致 医療モール スポーツビジネス</p> <p>長寿社会に対応したまちづくり ユニバーサル住宅 緑多い菜園付住宅 ヘルシーロード、健康スポーツ公園</p>	<p>考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> これからの超高齢社会の中で、長寿と健康を支えるため、ハード・ソフト両面から施策を展開するまちづくり。 スマートウエルネスシティの理念も取り入れる。 	<p>III型</p> <p>定着・交流バランス型(III型)</p> <p>基本構成 ●開発規模 約65ha ●定着人口 約4,000人 (住宅を中心に産業・学校などの人口交流の創出) ●鉄道利用者推計 約1,200人 (住宅・事務所・学校・研究施設等) ●概算事業費 約330億円(地区外整備約70億円含む) ●費用便益比(国交省マニアルH21) B/C=1.83</p> <p>【II型とIII型の比較】 1 開発規模が大きい 2 事業期間が長い 3 事業費が高い 4 鉄道利用者数は住宅系+産業系であり一定数が見込める</p>	
<p>ABC統合案 「健康と自然を育む木洩れ日の街」 E-KIZUNA Project 導入 スマートウエルネスシティの理念</p> <p>環境にやさしい新しいまちづくり エコ・健康・医療・福祉系産業の誘致 研究開発ビジネス、医療モール、スポーツビジネス</p> <p>長寿社会に対応したまちづくり 緑多い菜園付住宅、ユニバーサル住宅 ヘルシーロード、健康スポーツ公園</p> <p>自然環境と共生したまちづくり 緑豊かな住宅地、自然を活かした散策路</p>	<p>考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> これからの社会にとって、いずれも必要なエコ・健康・自然全てのコンセプトを取り入れ、10年・20年という長い目で柔軟に地域を育てていくまちづくり。 		

3 . 延伸線中間部の地域資源 ~ 目白大学

- 目白大学

- 東京都新宿区 & さいたま市岩槻区の2つのキャンパス
- 大学6学部16学科/ 短期大学部3学科/大学院6研究科
- 大学の学部・大学院で計6355名の学生(H23.5.1)
- うち、岩槻キャンパスには1223名(H23.5.1)

- 目白大学岩槻キャンパス

- 沿革

- H6 開校 - 当時は人文学部を設置
- H17 保健医療学部を設置
(人文学部は都内キャンパスへ)
- H18 看護学部を増設

- 医療・看護系の展開

- 保健医療学部
 - 理学療法学科、作業療法学科、言語聴覚学科 計821名(H23.5.1)
- 看護学部
 - 看護学科 計402名 (H23.5.1)
 - 看護学科 & 作業療法学科について計150名程度増員計画あり



● 目白大学クリニック

- H20.4月 開業
- 耳鼻咽喉科・リハビリテーション科
 - 最新聴覚機能測定機器による高度な診療
 - 小児難聴診療について高い評価
 - 保険診療での言語聴覚療法
- 診療内容
 - 耳鼻咽喉科一般
 - 言語聴覚療法(言語聴覚リハビリテーション)
 - 専門診察:小児難聴、めまい 他
- 来院患者数:1日あたり平均約100名
(専門性の高い診療を求めて、全国各地から来院)
- スタッフ数:常勤9名、非常勤31名。
- 坂田英明院長
 - 小児難聴分野/先天性サイトロメガロウイルス()感染症の先駆
感染によって新生児・乳幼児に聴覚障害が発生するおそれ
 - 海外でも活動展開(ベトナムでの新生児聴覚スクリーニング活動など)
 - 著作、TV出演も多数
- 地域連携
 - 小児医療センター等医療機関、介護・養護施設、保育施設など 14
 - 目白大学学生の演習の場



● 大学と延伸

– 大学全体の状況

- 少子化・過疎化 / 規制緩和
大学間の競争が激化

– 競争力確保・向上

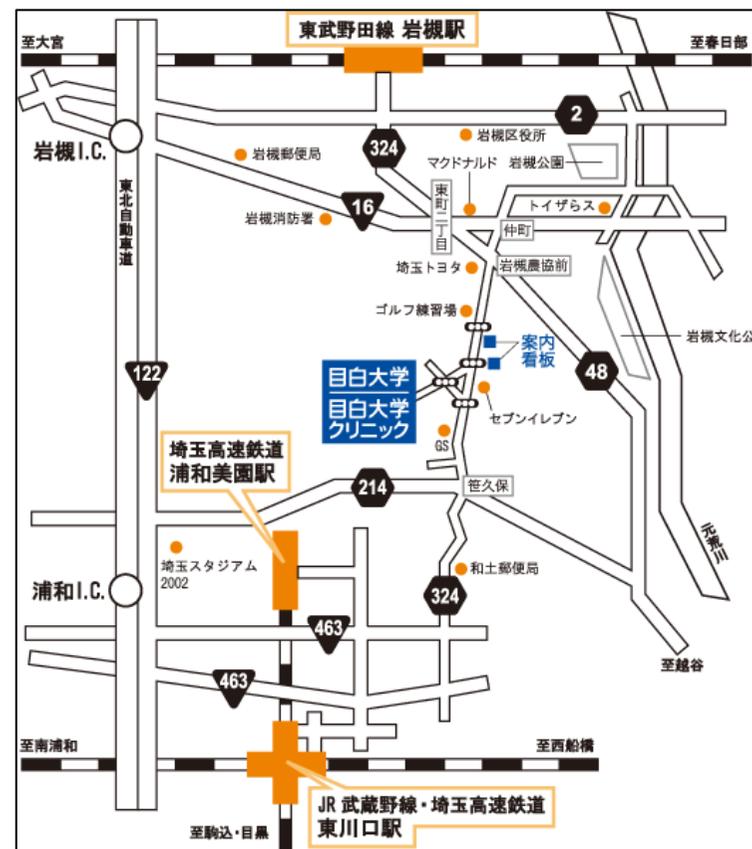
- 将来性ある学問の提供
 - 医療系学科の展開
- 魅力ある立地条件
 - 都市 / 地方で大学格差拡大
 - アクセスの重要性高まる

– 延伸の影響・効果

- 大学の魅力・競争力向上
- 大学の新たな事業展開への期待
- 目白大学クリニックへの来院

沿線の魅力・活力向上 / 鉄道利用者増にも期待

新宿キャンパスの学生による岩槻キャンパスの運動場等の施設利用も想定



電車でお越しの方

東京メトロ南北線(埼玉高速鉄道線直通)「浦和美園駅」からバスで約15分(バス時刻表)

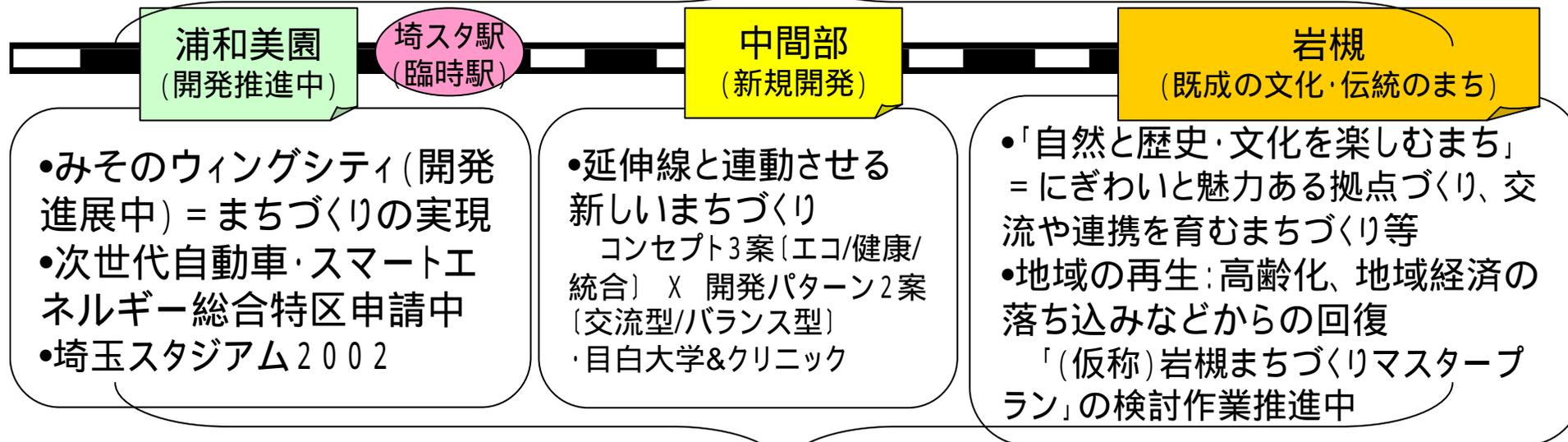
東武野田線「岩槻駅」からバスで約12分(バス時刻表)

JR武蔵野線「東川口駅」からバスで約23分(バス時刻表)

バス停は「目白大学入口」ではなく、「目白大学」で降りてください。

3. 延伸線沿線全体の将来像について(再説明)

各駅ごとの将来像



沿線地域全体の将来像(求める方向性 = 意義・必要性とも関連)

- 各3駅での上記まちづくりの推進・実現
- 3駅連携・相乗効果による沿線全体の成長(への期待)

- 持続可能なまちづくりの実現(への期待)
コンパクトなまちづくり政策を基調とした「持続可能なまちづくり」の方向性のもと、さいたま市の「都市計画マスタープラン」改定作業を推進中

課題

- 採算性確保の視点からの中間駅周辺における新規開発の検討が中心であったため、浦和美園から岩槻までの沿線全体かつ総合的な検討は十分とは言えない状況。
- 中間駅周辺の新たなまちづくりは、市街化拡大よりも既存のまちのリノベーションを優先するコンパクトなまちづくり政策と折り合わない面あり。
- 沿線地域の将来像に関連する「岩槻まちづくりマスタープラン」及び「都市計画マスタープラン」¹⁶ともに現在検討中であり、明確になるのは来年度以降。

議事(1) 延伸線の意義・必要性



議事(1) 延伸の意義・必要性

H12年 運輸政策審議会答申第18号全体の政策目標

混雑の緩和
速達性の向上
都市構造・機能の再編整備等への対応
空港、新幹線等へのアクセス機能の強化
交通サービスのバリアフリー化、
シームレス化等の推進

地下7延伸線の整備目的

県内鉄道ネットワークの充実
沿線地域と東京との連携を深め、県内の鉄道ネットワークの充実を図る
鉄道空白地帯の交通利便性の向上
首都圏に残されている希少な大規模住宅用地を生かし住宅供給を図る
道路交通の救済
運輸政策審議会要望時における自治体の考え方

H17年 埼玉高速鉄道検討委員会における延伸線の意義・必要性

- 1 地域の活性化
都心からのアクセス強化
埼玉スタジアム2002の利便性向上及び周辺の整備推進
公共交通志向型都市の構築
- 2 首都圏鉄道ネットワークの強化
埼玉県における新たな交通軸の形成
首都圏全体の鉄道網構築
長距離混雑率の改善
- 3 環境負荷の軽減
自動車交通からの公共交通への転換
道路交通の渋滞緩和



H23年 地下鉄7号線延伸検討委員会における延伸の意義・必要性

A. 延伸線整備の意義・必要性

交通サービスの向上

- 速達性・利便性向上
- 中間駅設置による鉄道空白地帯の解消
- 代替路線交通の確保〔安全安心〕
- 既存の鉄道路線の混雑緩和

高齢社会への対応

- 高齢者の移動手段確保

環境負荷低減

- 自動車交通からの転換によるCO2排出削減

B. 延伸線とまちづくりが連動することで生まれる意義・必要性

地域の活性化

- 岩槻の再生 人口増加・産業活性化等
- 岩槻の観光・文化の振興
- 浦和美園地域の成熟

地域の持続可能な成長

- 岩槻～浦和美園のつながりによる延伸線沿線地域の成長
(既設線含む地下7沿線全体の成長)
- さいたま市の目指す持続可能なまちづくりへの貢献

再整理にあたっての視点

- 鉄道 = 交通サービスの提供
- 社会経済情勢～人口減少、少子高齢社会、東日本大震災
- 地域の現状と将来像/まちづくり

Q: 延伸の意義・必要性は、上記のように整理することでよいか？